



I candidati bussano alla porta del famoso giornalista Cnn campione di un suggestivo legame tra media e politica
Perfino Bush s'è presentato con Barbara e la cagnolina
Su queste ribalte esplose Perot e Clinton risorse

«Sono Larry King, lancio presidenti»

Passa per i «talk-show» delle tv la via della Casa Bianca

Perot è ricorso a lui per presentare, ritirare e, quindi, rilanciare la sua candidatura. E, in vista dell'ultimo sprint, anche Bush e Clinton bussano alla sua porta. Larry King, titolare d'un talk-show sulla Cnn, è oggi il capofila d'una nuova generazione di bizzarri king-makers presidenziali. Da Rush Limbaugh a Tabitha Soren, ecco i protagonisti della rivoluzione che sta cambiando il rapporto media-politica.

DAL NOSTRO INVIATO
MASSIMO CAVALLINI

NEW YORK. Fino a ieri non c'erano che Dan Rather (Cbs), Tom Brokaw (Nbc) e Peter Jennings (Abc). E prima dei loro triumvirato - quando i tre invincibili anchorman ancora scaltavano nelle anticamere della sala del trono - s'era felicemente consumato, in una sorta di indimenticabile età dell'oro, il lungo e prospero regno di sua maestà Walter Cronkite. Le grandi reti tv dominavano la scena e il dominio della parola e dell'immagine. Ed era nei loro palazzi che, sotto gli occhi implacabili dei telespettatori, si misuravano sul terreno crudele ed avaro dei sound bites - i «parti sonori», ovvero, quella parte dei discorsi che le tv ritenevano degne di selezione - la consistenza e la

famiglie (in questi anni, divorzio dopo divorzio, ne ha accumulata ben sei) - ancora assomigliava a un'isola in una nebulosa fase di transizione che ad una nuova e definita struttura di potere. Tanto che nella scia del sovrano - intervistato assai gioviale e conciliante, classico prototipo del conversatore casereccio - va ancora oggi anarchicamente muovendosi un'assai tumultuosa e variegata corte di emergenti boiardi. Ce n'è per tutti i gusti: si va dal ruspante conservatorismo del corpulento Rush Limbaugh (sua specialità: la polemica contro i liberali, gli omosessuali e le «minozze»), all'aggressivo e pittoresco giovanismo di Arsenio Hall (sua passione: gli insulti a Bush, anzi, a «shushi-puking» - vomita shushi - George Herbert Walker Bush, come egli ebbe a definire il presidente all'indomani del clamoroso malessere giapponese); per giungere infine alla didascalica dolcezza di Tabitha Soren (non dichiarata ma chiaro il suo appoggio a Bill Clinton) che, sulla MTV (Music-tv), tra un video-clip e l'altro, si sforza di creare un ponte tra le nuove generazioni (percentuale di partecipazione

al voto: 35 per cento) ed in non troppo gloriosi misteri della politica americana. Difficile raccapezzarsi. Ma ancor più difficile e pericoloso è per gli aspiranti al trono e per i loro scudieri, non fare i conti con l'ineludibile realtà della rivoluzione in corso. Una prova? Tre mesi fa, all'inizio della corsa, George Bush aveva fatto sapere, con un moto di presidenziale fastidio, che lui «mai e poi mai» avrebbe contaminato la sua strategia elettorale concedendo se stesso ad uno di quei bizzarri talk-show. Domenica sera, dimentico di quella non lontana promessa, egli s'è presentato, garbato e sorridente, davanti alle telecamere di Larry King Live. Ed a rimarcare l'assoluta importanza della propria apparizione, non ha esitato a deporre doni regali, i due migliori pezzi della sua ormai svalutissima collezione di popolarità. Ovvero: la moglie Barbara e la cagnolina Millie. Uniche condizioni della resa: che l'incanto avvenisse non negli studi della Cnn, ma - noblesse oblige - nel salotto buono della Casa Bianca; e che l'intervi-

sto non fosse sottoposto, come imporrà la tradizione del programma, né alle incognite della diretta, né alla prova delle telefonate dei telespettatori. L'incontro si è infine concluso con una promessa che assomigliava assai ad un trattato di definitiva capitolazione: al Larry King Live, ha assicurato Bush, egli sarebbe tornato assai presto (e non mentiva: il suo appuntamento è stato programmato per questa sera), pronto, questa volta, ad esporsi al fuoco di fila delle chiamate del pubblico. Il trionfo di Larry, in effetti, non avrebbe potuto essere più completo. Ed a suggellarlo, lunedì sera, già era giunto il tributo congiunto di Bill Clinton ed Albert Gore. Non vi è più alcun dubbio: tutte le vie che portano alla Casa Bianca passano oggi, in un modo o nell'altro, per gli studi del Larry King Live e del cento talk-show che disperano nella jungla televisiva americana. Cominciata da lì, è stata il, sotto i riflettori di quella televisione minore, che la metamorfosi di Bill Clinton ha cominciata a delinearsi: da brutta copia di Michael Dukakis a pallida ma sufficientemente credibile replica di John Fitzgerald Kennedy.

Grande è lo sconcerto tra politologi e mediologi. Di che si tratta? Del definitivo trionfo della politica spettacolo? D'un'ultima sconfitta dei contenuti di fronte al vuoto predominio dell'immagine? O, al contrario, d'una sana ribellione contro la dittatura della «politica in pillole» imposta dalle grandi reti? Insomma: dove sta portando questa «rivoluzione» della democrazia o verso una sua caricatura? Ai posteri, come si dice, l'ardua sentenza.

Una controcelebrazione della scoperta dell'America sotto il segno dei diritti umani

«Cinquecento anni di stragi indios»

Le colombiadi a rovescio di Amnesty

Cinquecento anni di persecuzioni, di massacri indiscriminati, di «pulizie etniche» su un intero continente. È la storia degli indiani delle Americhe che dai tempi di Colombo subiscono una persecuzione. Amnesty International documenta in una pubblicazione i diritti umani dal Canada, agli Usa e Sudamerica e lancia in tutto il mondo una campagna contro lo sterminio degli indios.

ROMA. Cinquecento anni di violenze, di massacri e soprattutto di emarginazione. Neppure sui libri di storia gli indiani d'America sono stati riabilitati. E il mondo celebra Colombiadi, mentre i coloni uccidono gli indios.

Amnesty International lancia da oggi una campagna mondiale contro «secoli di violazioni dei diritti umani» nei confronti delle popolazioni indigene americane. Una contro-celebrazione dei cinque secoli che ci separano da Colombo, la rilettura di una storia, di una persecuzione che

si è protratta fino ai giorni nostri. Così si scopre che nello stato del Montana negli Usa gli indiani rappresentano solamente il 4 per cento della popolazione, ma sono il 20 per cento dei detenuti. Tra i 250 che attendono l'esecuzione nei bracci della morte delle prigioni Usa 45 sono indiani. Massacri e torture sono stati e sono la regola in molti paesi dell'America Latina. La fine di alcuni regimi militari, dal Cile all'Argentina, ha attenuato, ma non cancellato la repressione. In Colombia, El Salvador, Guatemala e Perù gli indios sono stati

sternati nel corso dei secoli, ma anche di recente. In Guatemala, durante gli anni 80, sono stati distrutti interi villaggi e massacrati migliaia di contadini, mentre in Perù migliaia di indios venivano uccisi e torturati sia dai soldati governativi che dai gruppi della guerriglia.

Altro teatro della persecuzione è quello della «guerra della droga» che si svolge in Bolivia, Perù e Colombia dove le tribù indios pagano spesso solamente perché sospettate di aiutare i narcotrafficanti.

«I responsabili di tutte queste violenze - ha spiegato ieri Antonio Marchesi, presidente della sezione italiana di Amnesty International - raramente vengono puniti, sia che si tratti di agenti privati, di squadre della morte o delle stesse forze di sicurezza».

E le prove vengono fornite in una pubblicazione, intitolata *Indigeni* ha presentato a Città del Messico e nelle principali capitali del mondo aprendo così la campagna a favore de-

gli indios. Amnesty garantisce l'autenticità delle fonti che hanno testimoniato alle missioni dell'organizzazione umanitaria la persecuzione degli indiani delle Americhe. Racconti dei parenti degli uccisi, dei detenuti incarcerati illegalmente, i capi delle tribù. Ma rappresentano una testimonianza anche i dati ufficiali, come nel caso degli Stati Uniti. Vengono documentate le angherie contro i militanti dell'American Indian Movement negli Stati Uniti e in particolare il caso di Leonard Peltier, condannato all'ergastolo per l'uccisione di due agenti dell'Fbi al termine di un processo sulla cui equità Amnesty solleva pesanti dubbi. Viene documentato lo sterminio degli indios Mapuche operato dalla giunta di Pinochet in Cile. Negli anni della dittatura centinaia di indios vennero arrestati e torturati, vennero uccisi e fatti sparire come del resto migliaia di militanti democratici cileni.

«È tempo che tutti i governi americani - hanno sottolineato ieri Antonio Marchesi e Ric-

cardo Noury presentando a Roma la campagna - smettano di ignorare i diritti umani delle popolazioni indigene e che sia finalmente posto termine a centinaia di anni di abusi indiscriminati».

«Per secoli - hanno aggiunto - chi ha governato nel continente americano ha mostrato disprezzo nei confronti dei diritti delle popolazioni indigene, vittime a decine di migliaia di uccisioni, torture e spazzamento». Amnesty chiede ai governi americani di rivedere la propria legislazione, di aprire inchieste sulle innumerevoli violazioni dei diritti umani e di trovare soluzioni ai problemi legati al possesso della terra che sovente offrono il pretesto per commettere gravi abusi, e sottolinea con favore la recente nascita di molte organizzazioni indigene per la difesa dei diritti umani. «La nostra è una sola richiesta - è stato detto - è una sola: secoli di violazioni dei diritti umani devono terminare, ora e per sempre».



Una famiglia d'indiani d'America

Prima della tragedia di Amsterdam la ditta di Seattle aveva diffuso un sospetto sulla struttura del Jumbo 747 precipitato

«Urgente: controllate i motori di tutti i Boeing»

La Boeing aveva avvertito qualche giorno fa: i jumbo possono avere dei problemi alle strutture dei piloni dei motori. È questa la spiegazione della tragedia di Amsterdam? Certo la coincidenza è impressionante, dopo lo schianto del cargo El Al. Intanto nella metropoli olandese scoppia la polemica attorno al potenziamento dell'aeroporto di Schiphol. Ora a Beilmermeer si temono le epidemie.

DAL NOSTRO INVIATO
MAURO MONTALI

AMSTERDAM. Lo chiamano «Triport» perché dovrà essere grande come tre aeroporti normali. Lo scalo internazionale di Schiphol, almeno nelle intenzioni del governo, si appresta a diventare il più importante d'Europa. È se polemica era prima, figuriamoci adesso. «Un anno fa - dichiara al nostro giornale Bert Holvast, presidente della commissione cultura del municipio di Amsterdam, uno dei leader della «Groen Link», la sinistra verde che raggruppa ambientalisti, ex comunisti, gruppi cristiani, una formazione politica in forte ascesa e che sta rubando sempre di più consensi ai socialdemocratici - ci fu un grossissimo dibattito attorno al potenziamento di Schiphol. Noi ci opponemmo con tutte le no-

stre forze perché così l'inquinamento sarebbe arrivato al massimo e poi, anche per una questione di sicurezza: l'ha visto, vero, dov'è lo scalo? vicinissimo alla città e tutte le aeree passano sopra zone densissimamente abitate. Da Amsterdam a Rotterdam praticamente non c'è soluzione di continuità». Quella discussione non portò a nessuna decisione. Ora, per forza di cose, il progetto dovrà tornare ad essere discusso. Premono le potentissime lobby, imprese edilizie, gruppi industriali, la stessa compagnia di bandiera, la Klm. I sindacati sono spaccati ma tendenzialmente favorevoli: in ballo ci sono centomila nuovi posti di lavoro, per l'esecutivo è un fiore all'occhiello.

Il fatto è diventato una questione nazionale. Ma, adesso, dopo il disastro del Boeing 747 che è piombato come un angelo sterminatore sui palazzi di Beilmermeer, che accadrà? «Difficilmente torneranno indietro - avverte Roel Wan Dijn, deputato nazionale dei verdi - giacché il business è troppo forte. Ma è una politica troppo rischiosa: adesso parte o decolla da Schiphol un aereo ogni tre minuti ma tra otto anni si calcola che ogni minuto si sentirà il sibilo dei jet». In realtà, una preoccupazione alberga nell'animo di tutti. Altrimenti, perché, da ieri mattina le autorità cittadine hanno vietato agli aerei il sorvolo della città nella sua imminente periferia? Naturalmente il timore non è che altri velivoli cadano ma l'insieme dei problemi, acustici e ambientali, che ha acquistato, diciamo, un nuovo valore. «Noi troveremmo macabro in queste ore, far riesplorare l'opposizione a Schiphol prendendo a pretesto la tragedia di domenica pomeriggio. È stata una coincidenza tragica, forse un sabotaggio, non lo so. Dico, però, che la paura latente della città diventerà manifesta. Non si tratta, comunque, di fare una battaglia contro i fantasmi ma di riesaminare il modello di sviluppo» incalza Bert Holvast.

L'Olanda tollerante e civile, Amsterdam «la rossa», hanno scelto storicamente la gentilezza e una politica d'accoglienza - chi si ricorda l'invito ufficiale rivolto ai gay americani dall'ente del turismo perché si trasferissero nel paese dei tulipani onde non avere più problemi - che le hanno fatte diventare una sorta di oasi in un mondo che pensa sempre più a se stesso. Ma è proprio questo il punto: un meccanismo di distribuzione sta mostrando i suoi limiti. Perché Schiphol deve diventare il primo scalo d'Europa? Si chiede il verde Wan Dijn. «Perché non restano ciò che già siamo e non privilegiamo, d'ora in poi, i treni a grande velocità o il traffico su acqua? Amsterdam non può diventare per il nord Europa ciò che è Lione per la Francia?». «Sembra paradossale - dice ancora Holvast - ma tutto, qui, è legato alla questione dell'aeroporto. La vuol sapere una cosa? La priorità che abbiamo in città è quella di trovare casa a decimila persone che ne sono prive. Ebbene, l'edilizia è quasi ferma in attesa che le ditte si gettino sulla «torta» rappresentata dal potenziamento dello scalo aereo».

A Beilmermeer, nel frattempo, le squadre di soccorso, dopo aver puntellato i due palazzi sventrati, stanno accelerando al massimo il lavoro di recupero dei cadaveri. Nella asettica Olanda - si è anche così - si è sparsa la psicosi, peraltro non del tutto ingiustificata, delle epidemie. Ma sino a ieri sera dalla collina di mace - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai due motori. È vero, si pensa a questo come all'ultima spiegazione dell'incredibile sciagura, la si prende in esame proprio perché la tragedia di Amsterdam sfugge a qualunque schema conosciuto di quadro tecnico. Ma nessuno la esclude. Sono stati dei gabbiani, assorbiti nel decollo di due propulsori, a causare l'inferno di Beilmermeer? Oppure la rottura - che arriva fino ai terzi piani dei due edifici sui quali è precipitato il velivolo israeliano - erano state estratte solamente 24 salme, per lo più carbonizzate. Ora sono arrivate anche le cellule fotoelettriche portate qui da giganteschi elicotteri. Si lavorerà anche di notte. Ma quante vittime ha fatto l'enorme cargo impazzito? È una domanda alla quale mai si saprà dare una risposta precisa, vista la presenza di molti clandestini del Suriname, dell'Indonesia e persino del Ghana. Il sindaco della metropoli olandese, Edvan Thijn ce lo conferma: «Sarà molto difficile stabilire il numero esatto dei morti». E neppure all'inchiesta. Nessuno, neppure il direttore generale dell'El Al, Ravi Eval, da Tel Aviv, riesce ad escludere l'ipotesi del sabotaggio ai